****

**АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ПРУДКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**ПОЧИНКОВСКОГО РАЙОНА СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 13 сентября 2017 года № 19

|  |
| --- |
| Об утверждении программы «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области на период 2017-2027 годы» |

##  В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, создания условий для управления транспортным спросом, а также в соответствии с Постановлением Правительства РФ №1440 от 25.12.2015 “Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»по с т а н о в л я ю:

 1. Утвердить программу «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области на период 2017-2027 годы» (приложение).

 2. Администрации Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области производить финансирование в пределах средств, выделенных на эти цели.

 3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

 4. Постановление вступает в силу со дня его подписания.

И.о. Главы муниципального образования

Прудковского сельского поселения

Починковского района Смоленской области Г.В. Попова

|  |
| --- |
| Приложениек постановлению Администрации Прудковского сельского поселенияПочинковского районаСмоленской области«13» сентября 2017 г. № 19 |

**Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Прудковского сельского поселения**

**Починковского района Смоленской области**

**на период 2017-2027 годы**

Оглавление

Введение……………………………………………………………………………….…...…….4

Паспорт программы……………………………………………………………………………6

Общие сведения……………………………………………………………………………..…..9

**1.Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения…………………………………………………………………………………….…15**

**2.Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения…………………………..……29**

**3.Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения……………………………………………………………………………………….45**

**4.Мероприятия и целевые показатели программы……………………….…………...…48**

**5.Финансовое обеспечение программы…………………………………….…………..…..54**

**6.Оценка эффективности мероприятий программы…………………….………….……58**

**7.Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения……………………………………….………….58**

 **Введение**

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

* демографическое развитие;
* перспективное строительство;
* состояние транспортной инфраструктуры.

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированной с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.Таким образом, Программа является прогнозно-плановым документом, во-первых, формулирующим и увязывающим по срокам, финансовым, трудовым, материальным и прочим ресурсам реализацию стратегических приоритетов в сфере развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, во-вторых, формирующим плановую основу взаимодействия членов местного сообщества, обеспечивающего и реализацию стратегических приоритетов, и текущее сбалансированное функционирование экономического и социального секторов муниципального образования.

**Паспорт программы**

|  |  |
| --- | --- |
| Ответственный исполнитель муниципальной программы  | Администрация Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области |
| Исполнитель основных мероприятий муниципальной программы  | Администрация Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области  |
| Наименованиепрограммы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Прудковское сельское поселение Починковского района Смоленской области на период 2017-2027 годы |
| Основание для разработкиПрограммы | Правовыми основаниями для разработки Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры являются:1.Градостроительный кодекс Российской Федерации; 2.Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;3. Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440**«**Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов**».** |
| Цели Программы | * развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
* Организации дорожного движения, повышение безопасности дорожного движения, снижение перегруженности дорог и/или их участков;
* создание условий для управления транспортным спросом.
* развитие сети дорог.
 |
| Задачи Программы | * увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;
* повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения;
* обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог местного значения;
* увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения.
 |
| Целевые показатели реализации муниципальной программы  | * Доля протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области
* Протяженность тротуаров
* Уровень надежности существующих объектов
* Общая протяженность улично-дорожной сети
 |
| Сроки (этапы) реализации муниципальной программы | Мероприятия Программы охватывают период 2017 –2027 год. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам. |
| Объемы ассигнований муниципальной программы (по годам реализации и в разрезе источников финансирования) | Общий объем финансирования Программы составляет в 2017 – 2027годах – 3 617,474 тыс. рублей, в том числе за счет средств Смоленской области – 3 613,8 тыс. рублей, за счет средств местного бюджета – 3,674 тыс. рублей.Объемы и источники финансирования на плановый период 2017 – 2027г.г. ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. |
| Запланированные мероприятия программы | Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:1. Мероприятия по содержанию улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.2. Мероприятия по ремонту улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области и искусственных сооружений на них.3. Разработка проектно-сметной документации на капитальный ремонт дороги в д. ПлоскоеРеализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.4. Мероприятия по капитальному ремонту улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области и искусственных сооружений на них.Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.5. Мероприятия по строительству и реконструкции улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области и искусственных сооружений на них.Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.6. Мероприятия по организации дорожного движения.Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.7. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек.Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения. |

**Общие сведения**

Прудковское сельское поселение – муниципальное образование в составе Починковского района Смоленской области. Административный центр – деревня Прудки. Общая площадь сельского поселения – 103,6 км2. Расположено Прудковское сельское поселение в центральной части Починковского района, граничит со следующими муниципальными образованиями:

- на севере – с Мурыгинским сельским поселением;

- на северо-востоке – с Переснянским сельским поселением;

- на востоке и юго-востоке – с Ленинским сельским поселением и Починковским городским поселением;

- на юге – с Даньковским сельским поселением;

- на западе – с Княжинским сельским поселением.

Территория Прудковского сельского поселения определена в границах, утвержденных областным законом от 28 декабря 2004 г. № 132-з «О наделении статусом муниципального района муниципального образования «Починковский район» Смоленской области, об установлении границ муниципальных образований, территории которых входят в его состав, и наделении их соответствующим статусом».

В состав Прудковского сельского поселения входят следующие населённые пункты: д. Прудки, д. Прудки-1, д. Прудки-2, д. Дивинка, д. Молуки, д. Пивовка, д. Проверженка д.,Асташково, д. Бояды.

По состоянию на 01.01.2017 г. общая численность населения Прудковского сельского поселения составила 2741 человек 5,38 чел./км².

По территории Прудковского сельского поселения проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения Р – 120 «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь», имеющая в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 928 от 17 ноября 2010 г. идентификационный номер автомобильной дороги № 00 ОП ФЗ Р-120 (СНГ) (до 31 декабря 2017 г. включительно возможно применение предыдущего учетного номера автомобильной дороги – Р – 141).

А так же железная дорога Рига – Орел.

По территории сельского поселения протекают реки Хмара.

Ниже представлены территории расположения населенных пунктов Прудковского сельского поселения и их характеристика.

Территория муниципального образования



Таблица 1

Краткая характеристика населенных пунктов Прудковского сельского поселения

| Наименование населенного пункта | Расположение | Координаты | Население | Площадь |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Прудки  | деревня – административный центр | Расположена в центральной части области в 5 км к западу от Починка, в 2 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск. В 5,5 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°24′44″ с. ш. 32°21′62″ в. д. | 190 жителей(01.01.2014) | 1,25 км²[[1]](#footnote-2) |
| Прудки - 1  | деревня | Расположена в центральной части области в 4 км к западу от Починка, в 1 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск. В 5 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°24′39″ с. ш. 32°21′59″ в. д. | 519 человек (2007) | 1,13 км² |
| Прудки – 2  | деревня | Расположена в центральной части области в 3,5 км к западу от Починка, в 0,1 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск. В 4,5 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°24′34″ с. ш. 32°22′31″ в. д | 210 человек (2007) | 0,45 км² |
| Дивинка | деревня | Расположена в центральной части области в 10 км к северо-западу от Починка, в 5 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск, на берегу реки Дивинка. В 10 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Грудинино на линии Смоленск — Рославль. | 54°26′54″ с. ш. 32°16′52″ в. д. | 2 человека (2007) | 0,15 км² |
| Молуки | деревня | Расположена в центральной части области в 4 км к западу от [Починка](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%28%D0%A1%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C%29), в 2 км западнее автодороги А 141 [Орёл](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D1%91%D0%BB_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29) — [Витебск](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%B1%D1%81%D0%BA), на берегу реки [Хмара](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%A5%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0_%28%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0%29). В 5 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция [Починок](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%28%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F%29) на линии [Смоленск](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA) — [Рославль](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%8C). | 54°23′00″ с. ш. 32°22′06″ в. д. | 26 человек (2007) | 0,14 км² |
| Пивовка | деревня | Расположена в центральной части области в 5 км к западу от Починка, в 2 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск, на берегу реки Хмара. В 6 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°23′00″ с. ш. 32°21′29″ в. д. | 138 человек (2007) | 0,57 км² |
|  Плоское | деревня | Расположена в центральной части области в 5 км к северо-западу от Починка, у автодороги А141 Орёл — Витебск, в 4,5 км к западу от станции Грудинино на железнодорожной ветке Смоленск — Рославль. Входит в состав Прудковского сельского поселения. | 54°25′55″ с. ш. 32°20′49″ в. д. | 1219 человек (2007) | 3,6 км² |
| Прихморье | деревня | Расположена в центральной части области в 1 км к югу от Починка, в 3 км восточнее автодороги А141 Орёл — Витебск, на берегу реки Хмара. В 3 км севернее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°23′13″ с. ш. 32°26′43″ в. д. | 48 человек (2007) | 0,23 км² |
| Проверженка | деревня | Расположена в центральной части области в 2 км к западу от Починка, в 1 км восточнее автодороги А141 Орёл — Витебск, на берегу реки Хмара. В 2,5 км севернее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль.  | 54°23′31″ с. ш. 32°25′02″ в. д. | 51 человек (2007) | 0,2 км² |
| Асташково | деревня | Расположена в центральной части области в 8 км к западу от Починка, в 6 км западнее автодороги А141 Орёл — Витебск. В 10 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция Починок на линии Смоленск — Рославль. | 54°23′05″ с. ш. 32°18′09″ в. д | 9 человек (2007) | 0,3 км² |
| Бояды | деревня | Расположена в центральной части области в 0,5 км к северу от [Починка](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%28%D0%A1%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C%29), в 3 км восточнее автодороги А141 [Орёл](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D1%91%D0%BB_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29) — [Витебск](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%B1%D1%81%D0%BA). В 1,5 км восточнее деревни расположена железнодорожная станция [Починок](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%28%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F%29) на линии [Смоленск](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA) — [Рославль](http://ru-wiki.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%8C). | 54°25′06″ с. ш. 32°25′31″ в. д. | 552 человека (2007) | 0,06 км² |

Починковский район, в котором находится Прудковское сельское поселение, расположен в умеренно континентальном климатическом поясе с теплым летом и умеренно – холодной зимой.

В геоморфологическом отношении Прудковское сельское поселение приурочено к провинции с ледниковыми формами рельефа Московского оледенения, измененным эрозионной деятельностью, подобласть южного склона Смоленской возвышенности (Сожско – Деснинская низина). Почвы дерново-среднеподзолистые и дерново-сильноподзолистые почвы, в низинах — дерново-подзолистые заболоченные.

Климат Прудковского сельского поселения умеренно-континентальный, характеризуется теплым, влажным летом, умеренно холодной зимой с устойчивым снежным покровом и четко выраженными переходными периодами. Среднемесячная температура самого теплого месяца (июль) 17-18ºС, самого холодного (январь) – от -8ºС до -10ºС. Поселение находится в условия несколько избыточного увлажнения, засух почти не наблюдается.

Географические координаты Прудковского сельского поселения: северная широта 54◦25', восточная долгота 32◦25', высота над уровнем море 183 м.

За многолетний период наблюдения средняя относительная влажность воздуха в год составляет 82%. Средняя годовая норма осадков колеблется от 534 до 655 мм, из них 70% осадков выпадает с апреля по октябрь.

Высота снежного покрова 48 – 59 см, суммарная солнечная радиация составляет 82,9 ккал/см, число солнечных дней в году составляет 252 дня. Среднегодовая облачность 6,7 – 7,0 баллов.

Продолжительность безморозного периода порядка 147 дней. Первые заморозки осенью – после 25 октября. Число дней в году с t° выше +10° – 142.

Первый снег выпадает в конце октября – начале ноября. Наибольшая глубина промерзания почвы – 93 см. Как правило, таяние снега начинается в марте – апреле. Период с устойчивым снежным покровом длятся 130 – 140 дней.

Режим ветра на территории района относительно однородный. В теплый период (май – сентябрь) преобладают северо – западные, западные ветра. В холодный – юго – западные, южные. Скорость ветра в теплый период – 3 – 4 м/с, в холодный – 4 – 5 м/с.

Климатические ресурсы территории района обеспечивают в целом нормальные условия для проживания людей и развития многих видов хозяйственной деятельности.

1. **Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры поселения**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной часть транспортной сети Прудковского сельского поселения. От уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности местных производителей и улучшения качества жизни населения.

Улично – дорожная сеть является одним из основных образующих элементов транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры поселения. Планирование развития улично – дорожной сети необходимо осуществлять исходя из перспектив развития поселения в целом.

Транспортная инфраструктура Прудковского сельского поселения включает:

* + - * участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р – 120 «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь», имеющая в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 928 от 17 ноября 2010 г. идентификационный номер автомобильной дороги № 00 ОП ФЗ Р-120 (СНГ) (до 31 декабря 2017 г. включительно возможно применение предыдущего учетного номера автомобильной дороги – Р – 141),
* автомобильную дорогу общего пользования регионального значения «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» – Прудки – Монастырщина», в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 07.02.2007 № 16 имеет учетный номер автомобильной дороги № 66 Н – 23,
* автомобильную дорогу общего пользования регионального значения «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» –подъезд к городу Починку», в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 07.02.2007 № 16 имеет учетный номер автомобильной дороги № 66 Н – 1406,
* автомобильную дорогу общего пользования регионального значения «Прудки – Монастырщина – Княжое - Горяны», в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 07.02.2007 № 16 имеет учетный номер автомобильной дороги № 66 Н – 1408, а также дороги местного значения, улично – дорожную сеть населенных пунктов.

По этим автодорогам осуществляются внутренние и внешние транспортные связи сельского поселения.

Таблица 1.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименованиеавтомобильной дороги | Протяжённость,км | Учётный номердороги |
| 1. | «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» | 5,1 | Р – 120(Р – 141) |
| 2. | «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» – Прудки – Монастырщина» | 18,86 | 66 К – 23 |
| 3. | «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» – подъезд к городу Починку» | 2,13 | 66 Н – 1406 |
| 4. | «Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь» –Прудки – Монастырщина – Княжое - Горяны» | 8,28 | 66 Н – 1408 |

Состояние сети автомобильных дорог не в полной мере удовлетворяет потребности участников движения. Дорожная сеть поселения в основном представлена дорогами III – IV категорий с асфальтобетонным покрытием или гравийным покрытием.

Автомобильные дороги общего пользования межмуниципального значения обеспечивают транспортную связь сельских поселений и населенных пунктов между собой и с районным центром.

Общая характеристика состояния автодорог на территории Прудковского сельского поселения следующая:

- техническое состояние межмуниципальных и местных автодорог в основном удовлетворительное;

- межмуниципальные и местные автодороги с асфальтобетонным и гравийным покрытием в основном имеют две полосы по одной в каждом направлении.

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 №257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ» вдоль автомобильных дорог общего пользования устанавливаются придорожные полосы. Границы придорожных полос установлены для дорог I – II технической категории – 75 м, III – IV технической категории – 50 м, для дорог V технической категории – 25 метров от границы полосы отвода автодороги (согласно кадастровому плану дороги). В границах придорожных полос областных автомобильных дорог общего пользования нормативным правовым актом главы администрации Смоленской области устанавливается особый режим использования земель, который может включать запрет на возведение капитальных зданий и сооружений, прокладку коммуникаций, ограничение на осуществление рекламной и иных видов хозяйственной деятельности, которые могут снизить безопасность дорожного движения, условия эксплуатации автомобильных дорог и расположенных на них сооружений (с учетом перспективы реконструкции автомобильных дорог), а также создающих угрозу безопасности населения, участников дорожного движения, пользователей автомобильных дорог. По решению органов санитарно – эпидемиологического надзора в границах придорожных полос могут вводиться ограничения на ведение сельскохозяйственной деятельности.

Общая протяженность муниципальных автомобильных дорог и улично-дорожной сети на территории муниципального образования Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области составляет 51,8 км из них под улично-дорожной сетью – 28 км.

В настоящее время 85% автомобильных дорог с твердым покрытием не соответствуют техническим параметрам и уровню инженерного оснащения. Проблема особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным финансированием для сохранения существующей сети дорог, а тем более для ее модернизации (капитального ремонта). Большая часть автомобильных дорог имеет недостаточную прочность и ровность покрытия со значительной сеткой трещин, выбоин и низким коэффициентом сцепления. Реализуемые в последние годы мероприятия по улучшению дорожно-транспортной ситуации велись по следующим направлениям:

- ограничение пропуска большегрузного транспорта на городских и сельских дорогах в период весенней распутицы;

- повышение прочности дорожных покрытий за счет проведения ремонтов отдельных участков.

Однако прогнозы сохранения высоких темпов автомобилизации и ограниченности бюджетных возможностей говорят о том, что принимаемые меры не могут обеспечить устойчивый и долговременный положительный эффект. Необходим ремонт всего дорожного полотна. В противном случае, дорожно-транспортная ситуация будет ухудшаться с каждым годом, что неминуемо приведет к замедлению темпов социально-экономического развития, к росту дорожно-транспортных происшествий и ухудшению условий проживания граждан.

Не во всех населенных пунктах сельского поселения имеется уличное освещение.

Для дальнейшего развития территории сельского поселения необходимо проводить реконструктивные и ремонтные мероприятия улично – дорожной сети и её дальнейшее развитие для организации удобных транспортных связей между населенными пунктами и обеспечения выхода на внешнюю сеть автодорог.

Основным предприятием, осуществляющим грузовые перевозки на территорияхд.Прудки, является ООО «Смоленское поле». Маршруты движения грузового транспорта предусматривают заезд в центральные части населенных пунктов, в том числе и заезд в жилую зону. Это создает условия для повышенного уровня загрязнения атмосферного воздуха особенно в периоды преобладания ветров, повышает нагрузку на дорожно – транспортную сеть и уровень аварийности.

Обслуживание дорог осуществляется подрядной организацией (на сегодняшний день данной организацией является Починковское ДРСУ, расположенное по адресу Смоленская область, г.Починок, ул. Победы, д.6) по муниципальному контракту на выполнение комплекса работ по содержанию муниципальных автомобильных дорог, тротуаров и дорожных сооружений на территории муниципального образования Прудковское сельское поселение заключаемому по разовым договорам. В состав работ входит:

1. Содержание муниципальных автомобильных дорог, включающие в себя работы с учётом сезонных условий по уходу за дорожными одеждами, полосой отвода, земляного полотна, системой водоотвода, дорожными сооружениями – элементами обустройства дорог; озеленению; организации и безопасности движения и прочие работы, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дорог, тротуаров и дорожных сооружений в соответствии с действующей нормативной документацией;
2. Борьба с зимней скользкостью с уборкой снежных валов с обочин;
3. Содержание автобусных остановок и прилегающей к остановкам территории;
4. Нанесение вновь и восстановление изношенной горизонтальной разметки;
5. Содержание перекрестков, пешеходных переходов, индикаторов пешеходных переходов, а также подъездных дорог к пожарным водоёмам и площадок перед ними.

Проверка качества выполнения работ осуществляется по согласованному графику, с составлением итогового акта оценки качества содержания муниципальных автодорог в соответствии с утвержденными критериями.

Функционирование транспортной инфраструктуры напрямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

В целом автомобильный парк в муниципальном образовании Прудковское сельское поселение преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам, и составляет

* легковые автомобили 450 ед +/- 100 ед.;
* грузовые автомобили 5 ед.
* муниципальный транспорт – 1 ед.

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) в поселении обозначены в НГПСО 1-2009.66 «Нормативы градостроительного проектирования Смоленской области» утвержденные Постановлением Правительства Смоленской области от 05.06.2007 г. №207:

* согласно п. 223 потребность в АЗС составляет: 1 топливо-раздаточная колонка на 1000 легковых автомобилей;
* согласно п. 222 потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

Обеспеченность гаражами для постоянного хранения легковых автомобилей должна составлять 100 процентов всего транспорта.

Ниже представлены рекомендуемые минимальные размеры земельных участков для стоянок в целях постоянного хранения автомобилей, автозаправочных станций и станций технического обслуживания.

Таблица 1.2

Рекомендуемые минимальные размеры земельных участков автозаправочных станций

|  |  |
| --- | --- |
| Число топливораздаточных колонок автозаправочных станций | Размеры земельных участков, га |
| 2 | 0,25 |
| 5 | 0,30 |
| 7 | 0,35 |
| 9 | 0,40 |
| 11 | 0,45 |

Таблица 1.3

Рекомендуемые минимальные размеры земельных участков станций технического обслуживания и мойки автомобилей

|  |  |
| --- | --- |
| Число постов станции технического обслуживания  | Размеры земельных участков, га |
| До 4 | 0,3 - 0,5 |
| 10 | 1,0 |
| 15 | 1,5 |
| 25 | 2,0 |
| 40 | 3,5 |

Многие жители деревни Прудки обеспечены личными автомобилями. Потребность в топливе удовлетворяется на имеющихся АЗС Починковского района, техническое обслуживание автомобилей возможно проводить в деревне Прудки и г. Починок на станции СТО автомобилей.

Исходя из общего количества легковых автомобилей и наличия объектов дорожного сервиса установлено, что в настоящее время требуется организация станции технического обслуживания автомобилей в деревне Плоское, предоставляющую также комплекс дополнительных услуг, в том числе, мойку автомобилей.

На сегодняшний день хранение индивидуального легкового автотранспорта жителей, проживающих на территории населенных пунктов Прудковского сельского поселения осуществляется на территории приквартирных и приусадебных участков.

В районах малоэтажной жилой застройки с приусадебными и приквартирными земельными участками стоянки для постоянного и временного хранения автомототранспорта предусматриваются в пределах земельных участков их правообладателей. Число машино-мест на гостевых автостоянках при такой застройке принимается из расчета 15-20 % от количества индивидуальных жилых домов и (или) квартир.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта удовлетворительное.

На перспективу проектирование системы общественного транспорта должно полностью отвечать требованиям, предъявляемым в части, касающейся обеспечения доступности объектов общественного транспорта для населения, и, в том числе, для его маломобильных групп.

Стратегической целью в данной отрасли является улучшение обеспечения транспортными услугами жителей муниципального образования с учетом перспективного плана развития дорожно-транспортной сети, автомобильного транспорта.

Пассажиро – транспортное обслуживание населения Прудковского сельского поселения осуществляется по договору ОАО «Автоколонна № 1798» (г. Починок, 2 Советский, пер., д. 11) по маршруту:

– Починок – Смоленск и обратно пять раз в сутки. Протяженность маршрута в одном направлении 57 км, время в пути – 1 ч. 20 минут;

– Смоленск – Починок и обратно пять раза в сутки. Протяженность маршрута в одном направлении 57 км, время в пути – 1 час 20 минут.

Не все автомобильные дороги поселения оборудованы автобусными остановками, отсутствуют площадки для отдыха. Существует необходимость в организации службы социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12), базирующуюся в деревне Прудки. Рекомендуемое число рейсов – два раза в неделю туда и обратно.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования транспортной системы, которая зависит от уровня развития и состояния сетивнутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования и межмуниципальных транспортных путей.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным экономическим потерям, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития муниципального образования Прудковское сельское поселение, поэтому совершенствование сети внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для поселения.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов. В настоящее время основной проблемой в сфере внешнего транспорта сельского поселения является отсутствие автомобильных дорог с капитальным типом дорожного покрытия.

Основными проблемами транспортной инфраструктуры являются:

* отсутствие автомобильных дорог с капитальным типом покрытия;
* не соответствие нормативным требованиям технического уровня улиц и дорог населенных пунктов, в частности: отсутствие тротуаров, а также отсутствие на значительной части улиц твердого покрытия;
* отсутствие четкой дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям Региональных нормативов градостроительного проектирования Смоленской области;
* нехватка объектов дорожного сервиса в связи с растущем уровнем автомобилизации;
* отсутствие в некоторых населенных пунктах уличного освещения.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

В таблице 1.5 представлены данные по объемам финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети муниципального образования Прудковское сельское поселение.

Таблица 1.5

Объемы финансирования мероприятий по содержанию и ремонту улично – дорожной сети\*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дорожное хозяйство | Ед. изм. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. |
| тыс. руб. | - | - | - | 35,9 | 1952,3 |

Примечание: \* данные взяты из официально сайта Федеральной службы государственной статистики

В соответствии с данными таблицы 2 и отчетами о реализации муниципальных программ, можно сделать вывод об увеличении финансирования транспортной инфраструктуры. Однако за последние три года финансирование из Дорожного Фонда не выделялись. Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно титульному списку благоустройства муниципального образования Прудковское сельское поселение, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объёме выделенных денежных средств.

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо продолжение системной реализации мероприятий направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковыхавтомобильных дорог общего пользования муниципального образования Прудковское сельское поселениепозволит системно направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

-риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

-риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

-риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту внутрипоселковых автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации Программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в Программе величин показателей.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Недостаточный уровень развития транспортной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития муниципального образования Прудковское сельское поселение.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с «Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года» утверждённой Указом Президента Российской Федерации от 09.10.2007 г. №1351, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. №1734-р.

На территории муниципального образования Прудковское сельское поселение по данным МО МВД России «Починковский» за последние 3 года не былозарегистрированных ДТП.

При условии сохраняющейся улично-дорожной сети в муниципальном образовании Прудковское сельское поселение, возможно увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет.Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимо продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса муниципального образования ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2017);
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2017);
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2017) «О Правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
7. Решение Совета депутатов муниципального образования «Починковский район» Смоленской областиот 15.09.2010 № 39 «Об утверждении Схемы территориального планирования муниципального образования «Починковский район» Смоленской области»;
8. Генеральный план муниципального образования Прудковское сельское поселение Починковского района Смоленской области;
9. Правила землепользования и застройки Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред. от 15.02.2017 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселенийтребования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 30.12.2015 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Починковского района, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования Прудковское сельское поселение должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения. Программа позволит обеспечить:

* безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
* доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории сельского поселения;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
* условия для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

**2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения**

**Рост численности населения**

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

Общая численность постоянного населения муниципального образования Прудковское сельское поселение на 01.01.2017 г. составила 2741человека.

Таблица 2.1

Численность населения и количество хозяйств в населенных пунктах Прудковского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование населенного пункта | Количество хозяйств | Количество человек |
| 1 | д. Прудки | 63 | 190 |
| 2 | д.Прудки - 1  | 166 | 551 |
| 3 | д. Прудки - 2 | 66 | 200 |
| 4 | д. Асташково | 2 | 3 |
| 5 | д. Бояды | 70 | 520 |
| 6 | д. Молуки | 9 | 18 |
| 7 | д. Пивовка | 54 | 124 |
| 8 | д. Прихморье | 21 | 41 |
| 9 | д. Проверженка | 28 | 61 |
| 10 | д. Плоское | 525 | 1025 |
| 11 | д. Дивинка | 3 | 8 |
|  | ИТОГО: | 1007 | 2741 |

Рисунок 4

Распределение населенных пунктов Прудковского сельского поселения по численности населения, %

В настоящее время демографическая ситуация в Прудковском сельском поселении, как и в целом в Починковском районе, остается сложной, что обусловлено превышением коэффициента смертности над коэффициентом рождаемости. Другими словами сложившийся на сегодняшний день уровень рождаемости не обеспечивает простого воспроизводства населения (замещение поколения родителей их детьми), в том числе, в силу массового распространения малодетности (1 – 2 ребенка в семье). Вследствие этого в сельском поселении наблюдается как сокращение общей численности населения, так и изменения в возрастном составе: продолжается процесс демографического старения населения.

Таблица 2.2

Динамика численности населения Прудковского сельского поселения за период 2011-2016 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность населения |
| Прудковское сельское поселение | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. |
| 2620 | 2626 | 2623 | 2635 | 2690 | 2741 |

Примечание: \* данные взяты из официально сайта Федеральной службы государственной статистики

Рисунок 5

Диаграмма динамики численности населения

Оценивая структуру населения можно отметить, что 55% от общей численности составляют женщины, 45% – мужчины и около 14% от общей численности составляют дети. Такая ситуация обусловлена следующими причинами:

– механическая миграция – отток части населения в связи с поиском высокооплачиваемой работы в районные центры (г. Починок), в областной центр (г. Смоленск), либо другие крупные города Российской Федерации;

– естественные причины – сложившаяся ситуация в сельской местности (не только в Прудковском сельском поселении, но и в целом по Смоленской области) лишает население мотивации вести здоровый образ жизни, активно заниматься спортом и стремиться к саморазвитию и самосовершенствованию. Отсюда происходит постепенное вымирание деревень.

Оценка показателей естественного движения населения позволяет сделать следующие выводы. Показатели рождаемости не имеют выраженной положительной динамики, поскольку наблюдается колебание на уровне 8 – 10 человек в год. При этом общий коэффициент рождаемости меняет свое значение от 3,8% до 3,05 % в год (таблица 2.3), что соответствует очень низкому общему уровню рождаемости.

Таблица 2.3

Показатели рождаемости населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
| Число родившихся(человек) | 10 | 7 | 8 |
| Общий коэффициент рождаемости (%) | 3,8 | 2,7 | 3,05 |

Показатели смертности (таблица 2.4) на протяжении всего анализируемого периода значительно превышают показатели рождаемости. Высокая смертность частично связана с устойчивой тенденцией роста заболеваемости, в том числе по причине того, что большая часть населения ведет нездоровый образ жизни: неправильное питание, потребление плохой воды, массовое пренебрежение физической культурой, пьянство и алкоголизм, курение и прочее. С другой стороны в сельской местности, как правило, наблюдается недопустимо низкий уровень доступности качественной медицинской помощи, что также отрицательно сказывается на жизнеспособности населения.

Таблица 2.4

Показатели смертности населения

| Показатель | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
| --- | --- | --- | --- |
| Число умерших(человек) | 7 | 9 | 6 |
| Общий коэффициент смертности (‰) | 2,6 | 3,4 | 2,3 |

Общий коэффициент смертности соответствует высокому уровню. Наблюдается тенденция к увеличению числа умерших.

Показатели естественного движения населения (таблица 2.5) дают основание предполагать, что без проведении ряда мероприятий, направленных на развитие потенциала Прудковского сельского поселения, существенный прирост населения в ближайшей перспективе не возможен.

Рисунок 6

Динамика показателей рождаемости и смертности населения

Прудковского сельского поселения

Таблица 2.5

Показатели естественного движения населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. |
| Естественный прирост/убыль населения (человек) | – 30 | – 25 | – 23 |
| Коэффициент естественного прироста/убыли (‰) | – 7,09 | – 6,30 | – 6,15 |
| Коэффициент жизненности (%) | 23,08 | 28,57 | 25,81 |

Таким образом, на 01 января 2017 г. в Прудковском сельском поселении преобладает население трудоспособного возраста (61% от общей численности), которое может стать основой будущего развития поселения. Население моложе трудоспособного возраста составляет около 14% от общей численности населения, население старше трудоспособного возраста – 25%.

Прогноз численности населения Прудковского сельского поселения в Генеральном плане был рассчитан по двум сценариям. Однако разработчиком, на перспективу Программы транспортной инфраструктуры, был принят за основу второй сценарий развития как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

При определении прогнозной численности населения Прудковского сельского поселения учитывались положения «Концепции демографического развития Смоленской области на период до 2025 года»[[2]](#footnote-3), которая учитывает особенности демографического развития Смоленской области и основывается на Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года.

Концепция направлена на увеличение продолжительности жизни населения, сокращение уровня смертности, рост рождаемости, сохранение и укрепление здоровья населения, укрепление института семьи, регулирование внутренней и внешней миграции и улучшение на этой основе демографической ситуации в Смоленской области.

Для определения расчетной численности населения (оптимистичный прогноз) были заложены следующие тенденции естественного и миграционного движения:

* увеличение к 2044 году усреднённого общего коэффициента рождаемости с 2,27‰ до 15‰;
* сохранение к 2044 году общего коэффициента смертности не более 10,0‰;
* положительная динамика коэффициента естественного прироста населения до 5‰ к 2044 году.

Исходя из вышеуказанного, перспективные показатели демографической ситуации в Прудковском сельском поселении выглядят следующим образом (таблица 2.6).

Таблица 2.6

Основные тенденции естественного движения населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | На конец 2024 г. | На конец 2044 г. |
| Рождаемость, чел. на 1000 населения | 11,00 | 15,00 |
| Смертность, чел. на 1000 населения | 10,00 | 10,00 |
| Естественный прирост, чел. на 1000 населения | 1,00 | 5,00 |

Положительное влияние на демографическую ситуацию в сельском поселении окажет дальнейший ежегодный миграционный прирост, преимущественно за счет трудовых мигрантов обоего пола.

На основе существующих и заложенных тенденций демографической и миграционной активности была определена численность населения Прудковского сельского поселения на расчетный срок до 2044 года (таблица 2.7).

Таблица 2.7

Прогноз численности населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименованиесельского поселения | Численность населения на конец 2024 г., чел. | Численность населения на конец 2044 г., чел. |
| Прудковскоесельское поселение | 3762 | 4194 |

Проектом предусматривается, что к 2044 г. Прудковское сельское поселение будет представлять собой развивающееся поселение с преобладанием населения в трудоспособном возрасте.

С учетом вышеизложенного, проектные показатели Прудковского сельского поселения на расчетный срок составят (таблица 2.8):

Таблица 2.8

Проектные показатели на расчетный срок до 2044 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименованиесельского поселения | Проектная численность населения на расчетный срок, чел. | Проектная площадь сельского поселения, км2 | Проектная плотность населения сельского поселения, чел/м2 |
| Прудковскоесельское поселение | 5194 | 115,17 | 45,10 |

**Перспективное строительство**

Жилищная сфера Прудковского сельского поселения (таблица 2.9) представлена индивидуальными жилыми домами (деревянными, усадебного типа) и многоквартирными домами до 5 этажей.

Таблица 2.9

Жилищный фонд

| Показатель | Общая площадь жилых помещений - всего, тыс. м2 | % | в том числе: |
| --- | --- | --- | --- |
| в индивидуальных жилых домах  | % | в многоквартирных жилых домах | % |
| Жилищный фонд – всего | 69,602 | 100,0 | 29,246 | 42,02 | 40,356 | 57,98 |
| из него частная собственность: | 65,407 |  |  |  |  |  |
| граждан | 65,407 | 36,06 | 29,246 | 29,12 | 36,161 | 51,95 |
| юридических лиц | – | – | – | – | – | – |
| государственная собственность | - | - | – | – | - | - |
| муниципальная собственность | 4,195 | 6,03 | - | - | 4,195 | 6,03 |

По данным технической инвентаризации на 01.01.2014 жилищный фонд составил 69,602 тыс. м2, общее количество жилых домов – 1353 единиц. Из этого количества 40,6 тыс. м2 (36,06%) находится в частной собственности граждан, 65,407 тыс. м2 (36,06 %) и 4,195 тыс. м2 (6,03%) – в муниципальной собственности.

Исходя из этого, в целом на каждого жителя Прудковского сельского поселения приходится 30,19 м2 жилой площади. На сегодняшний день на территории сельского поселения выполняется норматив на расчётный период 2020 года минимальной обеспеченности жилой площадью в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Смоленской области(таблица 2.10).

Таблица 2.10

Расчетная минимальная обеспеченность общей площадью жилых помещений

| Наименование | Показатели на расчетные периоды м2/чел. |
| --- | --- |
| 2020 год | 2030 год |
| Расчетная минимальная обеспеченность общей площадью жилых помещений | 28,1 | 31,1 |

Оценивая уровень благоустройства жилищного фонда Прудковского сельского поселения (таблица 2.11) необходимо отметить, что по данным на 01.01.2014 водопроводом обеспечено – 60,89% жилой площади сельского поселения; канализацией – 37,25 %; ваннами (душем) – 57,88%; газом – 100%. Напольные электрические плиты в домах сельского поселения отсутствуют. Общая площадь, оборудованная одновременно водопроводом, водоотведением (канализацией), отоплением, горячим водоснабжением и газом составляет 94,4 тыс. м2 (51,9% жилой площади).

Таблица 2.11

Оборудование жилищного фонда Прудковского сельского поселения

| Наименование показателя | Общая площадь жилых помещений, тыс. м | В процентах |
| --- | --- | --- |
| Всего | 69,8 | 100,00 |
| в том числе оборудованная: |  |  |
| водопроводом | 42,5 | 60,89 |
| в том числе централизованным | 40,4 | 57,88 |
| водоотведением (канализацией) | 26,0 | 37,25 |
| в том числе централизованным | 26,0 | 37,25 |
| отоплением | 67,0 | 95,99 |
| в том числе централизованном | 12,2 | 17,48 |
| горячим водоснабжением | 24,6 | 35,24 |
| в том числе централизованным | 3,3 | 4,70 |
| ваннами (душем) | 24,6 | 35,24 |
| Газом (сетевым, сжиженным) | 69,8 | 100,00 |
| Напольными электрическими плитами | 0,0 | 0,0 |

Основные показатели, характеризующие состояние жилищного фонда сельского поселения по состоянию на 01.01.2014 представлены в таблице 2.12.

Таблица 2.12

Сводные данные о состоянии жилищного фонда

| Показатель | Общая площадь жилых помещений, тыс. м2 | % | в индивидуальных жилых домах  | в многоквартирных жилых домах |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| По материалу стен |
| кирпичные | 16,9 | 24,21 | 7 | 23 |
| панельные | 11,3 | 16,19 | – | 14 |
| деревянные | 17,8 | 25,5 | 514 | - |
| блочные | 13,5 | 19,34 | 2 | 45 |
| прочие | 10,3 | 14,76 | 292 | – |
| По годам возведения |
| до 1920  | 0,3 | 0,43 | 9 | - |
| 1921 – 1945 | 0,8 | 1,15 | 23 | – |
| 1946 – 1970 | 21,2 | 30,37 | 556 | 9 |
| 1971 – 1995 | 44,7 | 60,04 | 183 | 73 |
| после 1995 | 2,8 | 4,01 | 44 | – |
| По проценту износа |
| от 0 до 30% | 9,1 | 13,03 | 227 | – |
| от 31% до 65% | 58,4 | 83,67 | 566 | 74 |
| от 66% до 70% | 0,7 | 1 | 22 | - |
| свыше 70% | 1,6 | 2,29 | - | 8 |

Таким образом, в Прудковском сельском поселении 25,5% общей жилой площади находится в деревянных домах. Многоквартирные жилые дома по материалу стен, в основном, кирпичные и деревянные.

Наибольшая площадь жилых домов (44,7 тыс. м2, около 61%) была построена в период 1971 – 1995 гг.. Характерной особенностью жилищного фонда Прудковского сельского поселения является то, что после 1995 года жилищное строительство практически не велось. Этим обусловлен достаточно большой процент износа жилищного фонда Прудковского сельского поселения – свойственна постепенная тенденция увеличения аварийного и ветхого жилищного фонда.

Развитие жилищной сферы на перспективу подразумевает организацию благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

Расчет требуемой площади жилой застройки сельского поселения для расселения прогнозного числа населения представлен в таблице 2.13.

Таблица 2.13

Расчет требуемой площади территории для расселения населения поселения в

 прогнозном периоде

|  |  |
| --- | --- |
| Расчетная минимальная обеспеченность общей площадью жилых помещений, м2/чел. | Требуемая площадь индивидуальной жилой застройки, м2 |
| 31,1 | 161533,2 |

Исходя из указанных выше нормативов минимальной обеспеченности населения жилой площадью, а также с учетом рассчитанной прогнозной численности населения к 2044 году общая площадь жилищного фонда должна быть увеличена почти в 1,4 раза и составить 161533,2 м2. Таким образом, увеличение жилого фонда сельского поселения должно составить не менее, чем на 48954,2 м2 (161533,2 м2 [план] – 112579 м2 [факт]).

Настоящим Генеральным планом, с учетом перспектив развития сельского поселения, предлагается организовать новое жилищное строительство в деревнях Прудки, Плоское.

Предусматривается преимущественный тип застройки – малоэтажная индивидуальная жилая застройка с возможностью ведения личного подсобного хозяйства, жилые зоны с участками до 0,2 га, застроенные индивидуальными жилыми домами в 1 – 3 этажа общей площадью 100 – 150 м2 и более.

Кроме того, проектом предусматривается возможность выборочной застройки за счет сноса обветшавшего жилого фонда. Однако предварительно необходимо оформить документально перечень ветхого и аварийного жилищного фонда Прудковского сельского поселения.

Организация нового строительства должна осуществляться параллельно с реализацией комплекса мероприятий по инженерной подготовке и защите территорий, мероприятиями по развитию инженерной инфраструктуры, озеленению и благоустройству.

**Направления экономического развития**

Уровень развития экономики Прудковского сельского поселения можно оценить как низкий. Фактически он соответствует доиндустриальным формам экономических отношений.

К положительным чертам экономического развития сельского поселения можно отнести наличие на территории Прудковского сельского поселения ООО «Смоленское поле» (свиноводство, выращивание зерновых культур)

К отрицательным чертам развития экономики сельского поселения на современном этапе можно отнести:

* слабое развитие фермерских хозяйств;
* отсутствие индустриальных коллективных сельскохозяйственных производителей;
* отсутствие традиционных ремесел и промыслов;
* предприятия торговли в сельском поселении в основном ориентированы на продажу «привозной» продукции. Программы продажи продуктов собственного производства нет. Так же, как нет стратегии собственного производства продуктов и выведения их на рынок;
* неиспользование рекреационно – туристического потенциала сельского поселения. В сельском поселении отсутствует программа экономического использования краеведческого и рекреационного ресурса;
* трудовые ресурсы сельского поселения используются неэффективно. Так часть трудоспособного населения вынуждены искать работу в городах Смоленской области и других городах Российской Федерации.

В основу формулировки положений экономического развития Прудковского сельского поселения на перспективу, заложена модель сбалансированного, многоукладного социально – экономического кластера, в котором гармонично сочетаются элементы традиционного, индустриального и постиндустриального развития общества. В рамках модели размещение каждого из типов ведения хозяйства на территории сельского поселения происходит в соответствии со следующими основными положениями:

* размещение хозяйств с традиционным типом ведения землепользования наиболее оправданно в периферийных населенных пунктах;
* индустриальные предприятия размещаются в местах с высокой доступностью минеральных ресурсов, вдоль основных транспортных путей и в местах их пересечения, а так же в крупных населенных пунктах с организованной дорожной сетью, большим количеством рабочей силы и развитыми коммуникациями;
* постиндустриальные объекты могут размещаться в любом месте, где развиты телекоммуникационные системы.

Эти положения стали основой для разработки механизма многофакторного анализа, на основании которого были сформулированы рекомендации по возможным направлениям экономического развития населенных пунктов Прудковского сельского поселения. В таблице 2.14 представлены результаты проведенного анализа – спектр возможных вариантов развития экономики каждого населенного пункта сельского поселения.

Таблица 2.14

Рекомендуемые направления и варианты социально – экономического развития населенных пунктов

Прудковского сельского поселения (многофакторный анализ)

| № | Населенный пункт | Традиционные промыслы | Использование ПИ | Лесная промышленность | Сельское хозяйство | Промышленное производство и наука | Система обслуживания |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Добычаполезных ископаемых | Переработкаполезных ископаемых | Лесозаготовка | Артельная деревообработкаполного цикла | Индустриальная переработка древесины | Развитие традиционногосельского хозяйства на базе ЛПХ | Развитие индустриального фермерского сельского хозяйства | Развитие СПК и АПК | Развитие небольших предприятий полного цикла переработки с/х продукции | Организация сельских рынков | Организация небольших промышленных предприятий полного цикла производства | Организация крупных промышленных предприятий | Развитие научных центров | Логистика (обслуживание транспортных потоков) | Развитие предприятий придорожной инфраструктуры | Развитие предприятий торговли | Развитие предприятий туризма | Развитие систем обслуживания рекреационного населения | Развитие предприятий бытового обслуживания |
| 1 | д. Прудки | + | – | – | – | – | – | + | – | + | + | + | – | – | – | – | + | + | + | + | + |
| 2 | д.Прудки - 1  | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | + | – |
| 3 | д. Прудки - 2 | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 4 | д. Асташково | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | + | + | – | – | – |
| 5 | д. Бояды | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 6 | д. Молуки | + | – | – | – | – | – | + | – | – | + | – | – | – | – | – | – | + | – | – | – |
| 7 | д. Пивовка | + | – | – | – | – | – | + | – | - | + | + | – | – | – | – | – | + | – | + | + |
| 8 | д. Прихморье | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 9 | д. Проверженка | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 10 | д. Плоское | + | – | – | – | – | – | + | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 11 | д. Дивинка | + | – | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| 12 | д. Прудки | + | + | – | – | – | – | + | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – | + | + | – |

Данные многофакторного анализа (таблица 2.14) показывают наличие невысокого потенциала для развития Прудковского сельского поселения. Часть населенных пунктов не имеет перспектив развития, большинство населенных пунктов перспективны для развития всего 2 – 4 направлений социально – экономической деятельности. Лишь два населенных пункта обладают возможностями для развития большего числа направлений.

Такое соотношение отражает будущие возможности эксплуатации территории, как рекреационно – сельскохозяйственной, однако в настоящее время эти возможности не реализованы.

Важнейшим механизмом для решения развития поселения является создание условий, способов и механизмов повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности Прудковского сельского поселения при соблюдении балансов интересов власти, бизнеса и населения.

**Развитие транспортной инфраструктуры**

В соответствии с заданными направлениями развития муниципального образованияПрудковское сельское поселение предлагается ряд основных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на период до 2027 года по следующим категориям:

1. Автодорожная сеть

Целью развития транспортной системы сельского поселения является поэтапное формирование каркаса опорной дорожной сети на основе существующих автомобильных дорог со строительством соединительных участков по параметрам дорог III – IV категории и реконструкцией мостовых сооружений.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

– сохранение существующей сети автомобильных дорог;

– осуществление реконструктивных мероприятий по региональным автодорогам;

– увеличение финансового обеспечения на содержание улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области;

– улучшение транспортно – эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна;

– создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи всех населенных пунктов с центром сельского поселения;

– обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта.

1. Транспортное обслуживание населения
2. необходимо открыть станцию технического обслуживания автомобилей в деревне Плоское, предоставляющую также комплекс дополнительных услуг, в том числе, мойку автомобилей;
3. для обеспечения транспортной связи удаленных населенных пунктов (более 10 человек), рекомендуется организовать службу социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12), базирующуюся в деревне Прудки. Рекомендуемое число рейсов – два раза в неделю туда и обратно.
4. Улично – дорожная сеть населенных пунктов

1) обеспечить уличным освещением населенные пункты Прудковского сельского поселения, в том числе:

– устройство уличного освещения деревни Прихморье;

2) провести капитальный ремонт проезжей части улиц населенных пунктов Прудковского сельского поселения, в том числе:

– по улицам деревни Плоское;

– по улицам деревни Прудки;

К дополнительным мероприятиям на перспективу в Прудковском сельском поселении можно отнести строительство пешеходных и велосипедных дорожек.

Обеспеченность населения легковыми автомобилями к 2027 году составит − 285 автомобилей на 1000 жителей в соответствии с п.224 Нормативов градостроительного проектирования Смоленской области. Таким образом, на конец расчетного срока число автомобилей индивидуального пользования составит порядка 1132 единиц.

Требования к обеспеченности легкового автотранспорта автозаправочными станциями (АЗС), станциями технического обслуживания (СТО) обозначены в СП 42.13330.2011:

* потребность в АЗС составляет: 1 топливо - раздаточная колонка на 1000 легковых автомобилей;
* потребность в СТО составляет: 1 пост на 200 легковых автомобилей.

В целом на перспективу потребуется дополнительная мощность СТО в количестве 3 постов (с учетом организованной в ближайшей перспективе СТО в деревне Прудки).

Хранение личного автотранспорта жителей всех населенных пунктов Прудковского сельского поселения, проживающих в жилых домах с приквартирными и приусадебными участками, предусматривается также на территории приусадебных и приквартирных участков.

Таблица2.15

Прогнозные показатели развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. изм. | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2027 |
| Протяженность автомобильных дорог | км. | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 | 20,8 |
| Протяженность пешеходных тротуаров | км. | - | - | - | - | - | 3,6 |
| Велосипедное движение | км. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,6 |
| Искусственные сооружения улично-дорожной сети (мосты) | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Количество зарегистрированных транспортных средств | ед. | 550 | 608 | 666 | 725 | 783 | 1132 |
| Уровень автомобилизации населения |  ед./1000 чел. | 126 | 138 | 152 | 165 | 178 | 270 |
| Посты СТО | ед. | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 5 |
| Топливно-раздаточные колонки АЗС | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Число зарегистрированных ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество пострадавших в ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры наокружающую среду и здоровье населения**

К основным факторам негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека можно отнести загрязнение атмосферы и шумовое воздействие. Выбросы в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксид азота (NO2), диоксид серы (SO2) и озон (О3)) приводят вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям. Развитые транспортные сети служат главным источником бытового шума. Приблизительно 30 % населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55 дБ. Это приводит к росту риска сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, мотивацию, вызывает раздражительность.

Задачами развития транспортной инфраструктуры в области снижения вредноговоздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счетснижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всехвидах транспорта;

- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые видытоплива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду ивозникающих ущербов необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и наздоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортныхсредств;

- стимулировать использование транспортных средств, работающих наальтернативных источниках (ненефтяного происхождения) топливо-энергетическихресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса наокружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств иповышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматриваетсяреализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период,автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательноевлияние противогололедных материалов;

- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды отвредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьероввдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязненияприлегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышенияэкологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержаниюавтомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросовавтотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции,ремонте и содержании автомобильных дорог.Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающуюсреду необходимо обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с болеенизким расходом моторного топлива.

Многие автомобильные дороги общего пользования местного значения имеютгрунтовое покрытие, что существенно мешает социально-экономическому развитиюпоселения и негативно сказывается на безопасности дорожного движения и скоростидвижения, а также приводит к повышенному износу транспортных средств идополнительному расходу топлива.

**3.Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры поселения**

Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог.

Целями Программы являются:

* развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
* повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
* повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

* снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
* развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

* сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
* снижение тяжести последствий;
* создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети в муниципальном образовании Прудковское сельское поселение.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса должны стать:

На первую очередь:

* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* осуществление реконструктивных мероприятий по региональным автодорогам;
* обеспечение уличным освещением населенные пункты Прудковского сельского поселения;
* организация пешеходных дорожек;
* организация центров придорожного обслуживания.

На расчётный срок:

* организация служб социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12), базирующуюся в деревне Прудки;
* обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта;
* сохранение существующей сети автомобильных дорог;
* увеличение финансового обеспечения на содержание улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области;
* улучшение транспортно – эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования Прудковское сельское поселениедолжно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Предусмотренный программой комплекс мероприятий по планировочной организации территории и развитию транспортной инфраструктуры:

- создаст условия повышения качества работы транспортной инфраструктуры поселения;

- даст возможность снижения затрат по доставке и отправке грузов в другие регионы;

- даст возможность развития производственного комплекса проектируемой территории;

- создаст условия для привлечения инвестиций;

- создаст условия для развития социально-экономических связей, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания населения на территории поселения.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- *оптимистичный* – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализаций всех предложений по реконструкции и строительству;

- *реалистичный* – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории Прудковского сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- *пессимистичный* – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

В таблице 3.1представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 3.1 |  |  |  |  |  |
| Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры.  |
| Показатель | Ед.изм | Сущ. положение | Оптимистичный | Реалистичный | Пессимистичный |
| Протяженность автомобильных дорог | ед. | 20,8 | 20,0 | 20,8 | 7,0 |
| Протяженность пешеходных тротуаров | км. | - | 6,5 | 3,6 | 0 |
| Велосипедное движение | км. | - | 5,0 | 1,6 | 0 |
| Искусственные сооружения улично-дорожной сети (мосты) | ед. | 3 | 3 | 3 | 2 |
| Количество зарегистрированных транспортных средств | ед. | 550 | 1500 | 1132 | 750 |
| Уровень автомобилизации населения |  ед./1000 чел. | 126 | 300 | 270 | 126 |
| Посты СТО | ед. | 1 | 5 | 3 | 2 |
| Топливно-раздаточные колонки АЗС | ед. | 1 | 2 | 1 | 1 |
| Число зарегистрированных ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Количество пострадавших в ДТП | ед. | 0 | 0 | 0 | 1 |

В рамках реализации данной Программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

**4. Мероприятия и целевые показатели программы**

 Основными факторами, определяющими направления разработки и последующей реализации Программы, являются:

* тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся незначительным повышением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания и промышленности;
* состояние существующей системы транспортной инфраструктуры;
* перспективное строительство, направленное на улучшение жилищных условий граждан.

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимоувязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, предусмотрены мероприятия по ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

*В целях государственной регистрации прав обозначение их на местности, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задачи по обеспечению устойчивого функционирования улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области.*

Основой эффективной реализации мероприятий Программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

* создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля деятельности дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;
* обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;
* информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

Основными направлениями развития дорожной сети Прудковского сельского поселения в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующей нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Кроме того, в основу построения улично-дорожной сети Прудковского сельского поселения положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории муниципального образования и включение улично-дорожной сети в автодорожную систему области.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

* ремонт существующей сети улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
* реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц внутри населённых пунктов;
* строительство тротуаров;
* выделение зон для велосипедного движения;
* обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в  границах населённых пунктов  муниципального образования.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспортана территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения. Временное хранение индивидуального автотранспорта предполагается осуществлять на внутриквартальных проездах, ширина которых предусмотрена 6 метров, и на открытых автостоянках.

Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия по данному разделу:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);

2. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

* + конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
	+ высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
	+ создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет);
* организация центров придорожного обслуживания и транспортно-логистических комплексов.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населенными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

* организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения региональной автодороги внутри населенных пунктов;
* оборудование перекрестков светофорами;
* проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ;
* информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
* профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;
* обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;
* развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;
* обеспечение контроля за проведением предрейсовых и послерейсовых, а также текущих медосмотров водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, силами медработников в соответствии с требованиями приказа МЗ РФ от 14.07.2003 года № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения»;
* развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;
* развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
* организации деятельности по предупреждению аварийности**.**

В результате анализа сложившейся ситуации на территории муниципального образования Прудковское сельское поселение к реализации планируются следующие мероприятия:

1. сохранение существующей сети автомобильных дорог;
2. улучшение транспортно – эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, в первую очередь повышение качества дорожного полотна;
3. создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи всех населенных пунктов с центром сельского поселения;
4. обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта;
5. организация дополнительных СТО;
6. организация службы социальных маршрутных такси;
7. обеспечение уличным освещением населенные пункты;
8. проведение капитального ремонта проезжей части улиц населенных пунктов Прудковского сельского поселения,
9. проведение капитального ремонтадороги в д. Плоское
10. строительство пешеходных и велосипедных дорожек.

Мероприятиями программы предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков.В связи с увеличением территорий под строительство индивидуального жилья увеличится транспортная нагрузка на улично-дорожную сеть в районах перспективной застройки.

Основные направления деятельности, на срок реализации Программы, должны быть направлены на полноценное удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах и организации транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования Прудковское сельское поселение.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 4.1 |  |  |  |  |  |  |
| График выполнения мероприятий |
| Наименование мероприятия | Год реализации  |
| 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2027 год |
| Развитие сети улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | + | + | + | + |  |  |
| Расходы на проведение кадастровых работ улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | + | + | + | + |  |  |
| Расходы на проведение текущих и капитальных ремонтов улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | + | + | + | + |  |  |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания | + | + | + | + | + | + |
| Организация службы социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12), базирующейся в деревне Прудки. Рекомендуемое число рейсов – два раза в неделю туда и обратно |  |  |  |  |  | + |
| Разработка проектно-сметной документации на капитальный ремонт дороги в д. Плоское | + |  |  |  |  |  |
| Капитальный ремонт проезжей части улиц населенных пунктов Прудковского сельского поселения |  | + |  |  | + | + |
| Строительство пешеходных дорожек в д. Прудки |  |  |  |  |  | + |
| Строительство велосипедных дорожек в д. Плоское |  |  |  |  |  | + |

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны Администрации Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры Прудковского сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 4.2.

Таблица4.2

Целевые индикаторы и показатели Программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование индикатора | Единицаизмерения | Показатели по годам |
| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2027 |
| 1 | Доля протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | % | 85 | 80 | 75 | 70 | 65 | 35 |
| 2 | Протяженность тротуаров | км. | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | 3,8 |
| 3 | Уровень надежности существующих объектов | % | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 65 |
| 4 | Общая протяженность улично-дорожной сети | км | 51,8 | 51,8 | 51,8 | 51,8 | 51,8 | 51,8 |

**5.Финансовое обеспечение программы**

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Смоленской области, Починковского района и бюджета муниципального образования Прудковское сельское поселение, средства муниципального дорожного фонда, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из областного бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система муниципального образования Прудковское сельское поселениеявляется элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений для органов местного самоуправления Починковского района и органов государственной власти Смоленской области по развитию транспортной инфраструктуры.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий. Объем средств на реализацию Программы указан в таблице 5.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 5.1 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем средств на реализацию программы  |  |
| Наименование мероприятия | Финансовые потребности, тыс.руб. | Источник финансирования |
| всего  | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022-2027 годы |
| Развитие сети улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | - | - | - | - | - | -  |  - | ОБ, МБП |
| Мероприятия по содержанию улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной Инфраструктуры | - | - | - | - | - | - | - | ОБ, МБП |
| Расходы на проведение кадастровых работ улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | - | - | - | - | - | -  |  - | ОБ, МБП |
| Расходы на проведение текущих и капитальных ремонтов улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | - | - | - | - | - | -  |  - | ОБ, МБП |
| Разработка проектно-сметной документации на капитальный ремонт дороги в д. Плоское | 3617,474 | 3617,474 |  |  |  |  |  | ОБ, МБП |
| Развитие придорожной инфраструктуры обслуживания | - | - | -  | -  | -  | -  | -  | ВИ |
| Организация службы социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12), базирующуюся на территории Прудковского сельского поселения. Рекомендуемое число рейсов – два раза в неделю туда и обратно | - | - | -  | -  | -  | -  | -  | ВИ |
| Капитальный ремонт проезжей части улиц населенных пунктов Прудковского сельского поселения | - | - | - | - | - | - | - | ФБ, ОБ, МБП, МБР |
| Строительство пешеходных дорожек в д. Плоское | - | - | - | - | - | - | - | ФБ, ОБ, МБП, МБР |
| Строительство велосипедных дорожек в д. Прудки | - | - | - | - | - | - | - | ФБ, ОБ, МБП, МБР |
| ИТОГО | 3617,474 | 3617,474 | - | - | - | - | - |  |

\*ФБ – федеральный бюджет, ОБ –обласной бюджет, МБП – местный бюджет муниципального образования,МБР – бюджет района, ВИ – внебюджетные источники.

Общая потребность в капитальных вложениях по муниципальному образованию муниципальное образование Прудковское сельское поселение, в том числе на 2017 г.3617,474 значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

**6. Оценка эффективности мероприятий программы**

Эффективность реализации муниципальной программы оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

Оценка эффективности реализации программы, цели (задачи) определяются по формуле:



E - эффективность реализации программы, цели (задачи), процентов;

Fi - фактическое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), достигнутое в ходе реализации муниципальной программы (подпрограммы);

Ni - плановое значение i-го целевого показателя (индикатора), характеризующего выполнение цели (задачи), предусмотренное муниципальной программой;

n - количество показателей (индикаторов), характеризующих выполнение цели (задачи) муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий программы значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации программы (подпрограммы) по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (E 95%);

- удовлетворительный (E 75%);

- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации программы не отвечает приведенным выше уровням, эффективность ее реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета поселения, ресурсного обеспечения программы осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий программы, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий программы в разрезе источников и направлений финансирования.

Уровень исполнения финансирования программы в целом определяется по формуле:

 Фф

Уэф = ----------,

 Фп

где:

Уэф - уровень исполнения финансирования муниципальной программы за отчетный период, процентов;

Фф - фактически израсходованный объем средств, направленный на реализацию мероприятий муниципальной программы, тыс. рублей;

Фп - плановый объем средств на соответствующий отчетный период, тыс.рублей.

Уровень исполнения финансирования представляется целесообразным охарактеризовать следующим образом:

- высокий (Уэф 95%);

- удовлетворительный (Уэф 75%);

- неудовлетворительный (если процент освоения средств не отвечает приведенным выше уровням, уровень исполнения финансирования признается неудовлетворительным).

Таблица 6.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Цель программы | Задачи программы | Предусмотренные мероприятия | Оценка социально-экономической эффективности |
| Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | Увеличение протяженности улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области, соответствующих нормативным требованиям | - сохранение существующей улично дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области;- увеличение финансового обеспечения на содержание улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области;- создание сети автомобильных дорог с твердым покрытием в сельской местности, обеспечивающей связи всех населенных пунктов с центром сельского поселения;- обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспорта | Расширение транспортных связей муниципального образования, повышение инвестиционной привлекательности, повышение эффективности транспортного обслуживания и снижения издержек |
| Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения | Повышение надежности и безопасности движения по улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | - организация службы социальных маршрутных такси (общее количество мест 10 – 12),базирующуюся в деревне Прудки. Рекомендуемое число рейсов – два раза в неделю туда и обратно | Увеличение пасажиропотока на 15%, обеспечение населения общественным транспортом на 100%, увеличение парка муниципального общественного транспорта на 100% |
| Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы | Обеспечение устойчивого функционирования улично – дорожной сети на территории Прудковского сельского поселения Починковского района Смоленской области | - развитие придорожной инфраструктуры обслуживания; | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 30%, расширение парковочного пространства на 40%, обеспечение личного транспорта населения объектами хранения на 100% |
| Создание условий для управления транспортным спросом | Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения | - организация тротуаров на основных улицах д. Прудки;- организация велосипедных дорожек | Снижение временив пути пешеходам на 10%, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов на 40%, организация велосипедных маршрутов |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры | - капитальный ремонт проезжей части улиц населенных пунктов Прудковского сельского поселения | Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на окружающую среду на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 45%, снижение износа улично-дорожной сети на 50 % |

**7. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения**

Важнейшим элементом экономического механизма стимулирования инвестиций является создание условий роста инвестиционной активности.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также – Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - документ, устанавливающий перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти района, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

- разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры городского поселения, в состав плана экономики района.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

 Транспортная система Прудковского сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории округа является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Для обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе программы мероприятий (инвестиционных проектов)необходимо решение приоритетной задачи институциональных преобразований: разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства, в том числе совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности в сфере дорожного хозяйства, осуществляемой в форме капитальных вложений.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов транспортной инфраструктуры в целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры муниципального образования Прудковское сельское поселение, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения. Предлагаемые мероприятия могут быть реализованы в рамках сложившейся системы организации работы на данном направлении. Разработчик Программы не видит оснований для институциональных преобразований в рассматриваемом периоде.

1. «Справочник по вопросам Административно – территориального устройства Смоленской области», утверждённый Постановлением администрации Смоленской области № 24 от 23 января 2007 года*.* [↑](#footnote-ref-2)
2. Утверждена Указом Губернатора Смоленской области от 21.04.2008 № 12. [↑](#footnote-ref-3)